VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Skarbu Państwa
(nr 139)
z dnia 23 kwietnia 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 139)

23 kwietnia 2015 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat aktualnej sytuacji i planów rozwojowych w przedsiębiorstwach żeglugowych ze szczególnym uwzględnieniem Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Marcin Zieliński** wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A., **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Roman Woźniak** prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A., prezes zarządu Pol-Euro Linii Żeglugowych S.A., **Jarosław Siergiej** prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A., **Mariusz Jachimowicz** p.o. dyrektor finansowy Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska, **Alicja Hnatkowska** pełnomocnik do spraw prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe wraz ze współpracownikami, **Aleksander Błahy** ekspert Związku Armatorów Polskich, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Paweł Kowalski** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Polskiej Żeglugi Morskiej, **Kazimierz Sikora** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S. A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska, Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Szanowni państwo, zaczynamy. Otwieram kolejne posiedzenie Komisji Skarbu Państwa.

Serdecznie witam panów posłów. Pań posłanek nie widzę. Witam zaproszonych gości z panem ministrem Skarbu Państwa, panem Rafałem Baniakiem.

W porządku dziennym mamy dzisiaj rozpatrzenie informacji na temat aktualnej sytuacji i planów rozwojowych w przedsiębiorstwach żeglugowych ze szczególnym uwzględnieniem Polskiej Żeglugi Morskiej. Przedstawia pan minister Skarbu Państwa. Przypominam, że porządek dzisiejszego posiedzenia został określony w planie pracy, jaki przyjęła Komisja Skarbu Państwa. Czy są jakieś uwagi do porządku? Nie widzę. A zatem stwierdzam przyjęcie porządku. Proszę pana ministra o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Postaram się dokonać krótkiego wprowadzenia do tematu prezentując zaangażowanie Ministra Skarbu Państwa w podmioty stanowiące potencjał żeglugowy. Temat znajduje się w agendzie wielu spotkań, w których mam przyjemność uczestniczyć. Ostatnio byłem w Szczecinie na spotkaniu szczecińskiego zespołu parlamentarnego oraz brałem udział w pracach specjalnie powołanego zespołu do spraw województwa zachodniopomorskiego. Mam tam przyjemność uczestniczyć w dyskusjach na temat firm, przedsiębiorstw, które funkcjonują nad Bałtykiem. W nadzorze Ministra Skarbu Państwa aktualnie znajdują się trzy podmioty z branży „żegluga i porty". Po pierwsze, jest to Przedsiębiorstwo Państwowe Polska Żegluga Morska w Szczecinie. Następnie jest Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Ratownictwo Okrętowe w prywatyzacji w Gdyni

oraz Polska Żegluga Bałtycka Spółka Akcyjna z siedzibą w Kołobrzegu. Minister Skarbu Państwa ma również pośredni wpływ na podmioty funkcjonujące w ramach grupy Agencji Rozwoju Przemysłu. Mówię o podmiotach Polskie Linie Oceaniczne Spółka Akcyjna, POL-Euro Linie Żeglugowe oraz Aranda Sp. z o.o. W dwóch ostatnich podmiotach Agencja Rozwoju Przemysłu jest zaangażowana na poziomie 100% w kapitale zakładowym. Jeżeli chodzi o Polskie Linie Oceaniczne, mówimy o udziale Agencji Rozwoju Przemysłu na poziomie niespełna 44%.

Na dzień 31 marca 2015 roku – takie mamy ostatnie dane – Grupa Kapitałowa Polska Żegluga Morska obejmowała sto czterdzieści siedem podmiotów wraz z Polską Żeglugą Morską Przedsiębiorstwem Państwowym. Spośród owych podmiotów osiem nie prowadzi działalności gospodarczej, w tym trzy podmioty są postawione w stan likwidacji. Sto trzydzieści dziewięć podmiotów prowadzi działalność statutową, z tego osiemnaście podmiotów to spółki utworzone dla nowo budowanych statków, które rozpoczną działalność wraz z odebraniem jednostek. Jeżeli chodzi o stan floty Grupy Kapitałowej Polska Żegluga Morska Przedsiębiorstwo Państwowe, dzisiaj dysponuje ona sześćdziesięcioma czterema jednostkami, w tym posiada pięćdziesiąt osiem masowców, dwa siarkowce i cztery promy pasażersko-towarowe. Jeżeli chodzi o wyniki finansowe netto, na koniec grudnia 2014 roku Polska Żegluga Morska Przedsiębiorstwo Państwowe osiągnęła wynik na poziomie 6715 tys. zł. Jeżeli popatrzymy na całą grupę kapitałową, wynik netto wyniósł minus, blisko, 200.000 tys. zł. Zatrudnienie w grupie kapitałowej na koniec ubiegłego roku wynosiło 3288 osób, w tym na lądzie pracowało niespełna 800 osób i 2500 osób na morzu.

Strategią grupy kapitałowej na lata 2015-2020 jest kontynuacja działalności statutowej, jak też konkurowanie z innymi przewoźnikami w zakresie wysokiego standardu usług oraz posiadania sprawnej i nowoczesnej floty. W roku 2013 został zakończony pierwszy etap programu odnowy floty należącej do grupy kapitałowej, który polegał na stopniowym wycofywaniu nierentownego tonażu i zastępowaniu go nowymi jednostkami. Na lata 2015-2020 przedsiębiorstwo zaplanowało drugi etap programu inwestycyjnego, zmierzającego do utrzymania niskiego wskaźnika średniego wieku tonażu oraz nowoczesnej technologicznie floty. W związku z realizacją drugiego etapu programu przedsiębiorstwo dokonuje szczegółowej indywidualnej analizy posiadanej floty oraz opłacalności remontów poszczególnych jednostek. W jej wyniku wycofywane są z eksploatacji jednostki, które są oceniane jako nierentowne. W okresie od stycznia 2014 roku do marca 2015 roku przedsiębiorstwo wycofało z eksploatacji sześć jednostek.

Działania przedsiębiorstwa w obecnej sytuacji na rynku frachtowym są ukierunkowane na przeciwdziałanie potencjalnie negatywnym zjawiskom, w tym między innymi na efektywne, optymalne wykorzystanie wykwalifikowanych kadr i majątku, którym przedsiębiorstwo zarządza, kontynuację wdrażania programu oszczędnościowego, inicjowanie działań dla stworzenia modelu konsolidacji działań polskich przewoźników, dopracowanie strategii przekształceń własnościowych z udziałem spółki pracowniczej, wypracowanie rozwiązań umożliwiających utrzymanie strategicznej roli polskich przewozów promowych. Przypomnę, że Minister Skarbu Państwa posiada ograniczone możliwości nadzoru właścicielskiego i podejmowania decyzji dotyczących przedsiębiorstwa. Jest to ograniczenie ustawowe chociażby na bazie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji. Polska Żegluga Morska, będąc przedsiębiorstwem wykonującym w dniu 1 stycznia 2006 roku działalność gospodarczą w zakresie transportu morskiego, jest wyłączona spod możliwości komercjalizacji. Na dzisiaj wobec przedsiębiorstwa nie jest prowadzony proces prywatyzacji ze względu na zapisy tej samej ustawy.

Jeżeli chodzi o Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni, Minister Skarbu Państwa pełni dla niego funkcję organu założycielskiego. Polskie Ratownictwo Okrętowe jest przedsiębiorstwem armatorskim, które wykonuje komercyjne usługi morskie w oparciu o eksploatację specjalistycznych jednostek pływających. Mówię o holownikach oceanicznych i dźwigu pływającym. Przychody przedsiębiorstwa są osiągane głównie z umów za zarządzanie statkami, z wynajmu własnego dźwigu pływającego przy budowie i remontach statków, budowie konstrukcji stalowych i mostów oraz usługi offshore w zakresie obsługi platform wiertniczych. Jeżeli chodzi

o ostatni dostępny wynik, czyli na koniec roku 2014, przedsiębiorstwo odnotowało wynik na poziomie nieco ponad 400 tys. zł. Z kolei Grupa Kapitałowa Polskie Ratownictwo Okrętowe na koniec roku 2014 osiągnęła wynik nieco przekraczający 2000 tys. zł.

Jeżeli chodzi o plany, Polskie Ratownictwo Okrętowe jest przedsiębiorstwem w prywatyzacji. W związku z tym w roku 2015 nie planuje znaczących nakładów inwestycyjnych, ewentualne plany inwestycyjne odnowienia floty dotyczą grupy kapitałowej. W zakresie prac modernizacyjnych przedsiębiorstwo zaplanowało na rok bieżący przeprowadzenie remontu wspomnianego klasowego dźwigu.

Jeżeli chodzi o trzeci podmiot, czyli Polską Żeglugę Bałtycką w Kołobrzegu, jest ona jednoosobową spółką Skarbu Państwa powstałą w wyniku komercjalizacji, która rozpoczęła działalność w połowie roku 2001. Głównym obszarem działalności w zakresie żeglugi promowej jest świadczenie usług w zakresie przewozów pasażerskich i frachtowych pomiędzy Polską a Skandynawią, natomiast w zakresie działalności turystycznej jest to organizacja imprez turystycznych, wycieczek, wczasów w Skandynawii, a także imprez specjalistycznych dla klientów biznesowych. Rynek, na którym prowadzi działalność Polska Żegluga Bałtycka, posiada znaczny potencjał rozwojowy dla operatorów promowych. Region Bałtyku, zwłaszcza jego południowo-wschodnia część, jest jednym z najdynamiczniej rozwijających się obszarów Europy. Notuje się ciągły wzrost przewozów. Znane są przewidywania eksperckie dalszego rozwoju transportu morskiego.

Jeżeli chodzi o sytuację ekonomiczną i finansową Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A., wynik netto na koniec 2014 roku wyniósł ponad 6600 tys. zł. Wynik na tym poziomie utrzymuje się mniej więcej od roku 2012. Przypomnę, że na koniec 2011 roku spółka notowała blisko ośmiomilionową stratę. Wobec trudnej sytuacji ekonomiczno-finansowej na skutek kryzysu gospodarki światowej spółka podjęła działania naprawcze. Mówię o latach 2009-2011. Była to odpowiedź na pogarszające się wówczas wyniki. Z majątku spółki wydzielono, a następnie sprzedano aktywa portowe w Gdańsku oraz w Kołobrzegu. W wyniku restrukturyzacji zatrudnienia dokonano redukcji załogi lądowej o pięćdziesiąt dwie osoby oraz załóg pływających do dwudziestu osób. Oszczędności w postaci zmniejszenia kosztów wynagrodzeń wyniosły około 8000 tys. zł za rok 2011 w porównaniu do roku 2010. W obszarze sprzedaży zawieszono działalność i sprzedano prom Pomerania oraz wprowadzono prom Baltivia jako drugi obok promu Wawel na rentownej linii Świnoujście-Ystad.

Jeżeli chodzi o dzisiejszą sytuację, zachodzące zmiany otoczenia determinują działania zarządu, które są podejmowane w celu zwiększania udziału w rynku bałtyckich przewozów promowych, a tym samym maksymalizacji zysku osiągniętego ze sprzedaży i kumulacji środków pieniężnych niezbędnych do odnawiania tonażu pływającego. Od lipca ubiegłego roku realizowana jest nowa strategia grupy kapitałowej na lata 2014-2020 obejmująca przede wszystkim wymianę przestarzałej floty o wysokich kosztach eksploatacji na nowoczesne jednostki o większej ładowności. W grudniu 2014 roku został zakupiony prom Mazovia, który obecnie przechodzi gruntowną przebudowę w celu powiększenia przestrzeni pasażerskiej i ładunkowej. W maju 2015 roku, a więc w przyszłym miesiącu, ma zostać sfinalizowana sprzedaż promu Scandinavia. Środki pozyskane ze zbycia będą stanowiły wkład własny w ramach sfinansowania zakupu promu Mazovia. Ponadto, żeby utrzymać udział spółki w rosnącym rynku przewozów frachtowych pomiędzy Polską a Szwecją, zarząd planuje w czwartym kwartale tego roku zastąpienie promu Baltivia na linii Świnoujście –Ystad promem o dłuższej linii ładunkowej oraz większej liczbie miejsc pasażerskich. Dzięki temu możliwy będzie wzrost przewozów zarówno samochodów ciężarowych, jak i pasażerów wraz z samochodami osobowymi.

Odnośnie do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej po raz kolejny został uruchomiony proces prywatyzacji spółki, który obecnie znajduje się w toku. Równocześnie zarząd spółki wspólnie z grupą przedsiębiorstwa Polskiej Żeglugi Morskiej pracuje nad ewentualną koncepcją konsolidacji tychże podmiotów.

Jeżeli chodzi o spółki, które są w nadzorze Agencji Rozwoju Przemysłu, pozwolę sobie prosić o wypowiedź pana prezesa Marcina Zielińskiego.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Prosimy, panie prezesie.

Wiceprezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Marcin Zieliński:

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, szanowni państwo!

W nadzorze Agencji Rozwoju Przemysłu S.A., mamy trzy spółki z branży żeglugowej. Są to: Polskie Linie Oceaniczne, POL-Euro Linie Żeglugowe oraz spółka Aranda. W zeszłym roku zdecydowaliśmy o przyjęciu koncepcji restrukturyzacji, która polega na oddzieleniu funkcji operatora od właściciela tonażu. Jest ona w fazie realizacji. W dniu 1 stycznia 2015 roku nastąpiło zakończenie pierwszej fazy konsolidacji trzech spółek z portfela Agencji Rozwoju Przemysłu. Połączyliśmy je na płaszczyźnie zarządczej, jest wspólny zarząd w Polskich Liniach Oceanicznych, POL-Euro Liniach Żeglugowych oraz Arandzie. Całość zagadnień żeglugowych i towarzyszących została przejęta przez Polskie Linie Oceaniczne. Oczywiście Aranda jako właściciel części tonażu wspiera w kwestii finansowej, wypracowuje środki finansowania na kolejne nowe inwestycje żeglugowe dla Polskich Linii Oceanicznych. Pierwsza faza dała nam odpowiedź, że była to słuszna koncepcja, ponieważ w grupie Polskich Linii Oceanicznych pojawiły się dodatnie wyniki. Kolejna druga faza wiąże się z przejęciem przez Polskie Linie Oceaniczne spółki POL-Euro. Rozważamy tutaj dwie możliwości, albo inkorporację, albo zakup spółki przez Polskie Linie Oceaniczne i włączenie docelowo w owe struktury. Do końca 2015 roku według nas zostanie zrealizowany docelowy model działalności Polskich Linii Oceanicznych jako aktywnego operatora na rynku oraz Arandy jako właściciela tonażu.

Pomimo że jednostki pływające w ramach naszej grupy są zaawansowane wiekowo – są to statki z lat 90. poza jednym statkiem Port Gdynia, którego operatorem jest POL-Euro – kontrakty, które zostały zawarte w marcu 2015 roku, są wyższe o około 25% niż dotychczas. Wskazuje to na trochę większy optymizm i powoduje, że spółki Polskie Linie Oceaniczne i Aranda w roku 2015 planują pozyskanie dwóch używanych statków wielozadaniowych z własnymi dźwigami tak, żeby odtworzyć serwis liniowy Bałtyk – Morze Śródziemne w oparciu o ładunki ze Skandynawii i Polski. Wydaje się nam, że teraz jest dobry moment na zakup używanych statków. Aktualnie są prowadzone inspekcje potencjalnych statków, które są w zainteresowaniu Polskich Linii Oceanicznych. Zakładamy, że nastąpi to w drugiej połowie 2015 roku, żeby serwis mógł się rozpocząć z końcem 2015 roku. Dodatkowym czynnikiem, który sprzyja realizacji projektu, są niskie ceny paliwa. Oczywiście trudno przewidzieć, czy będą takie w dłuższym okresie, niemniej wszystkie czynniki wskazują, że niskie ceny paliwa utrzymają się jeszcze przez jakiś czas.

Poza tym oczywiście chcielibyśmy rozpocząć dodatkowe projekty rozwojowe, ale potrzeba na to środków finansowych oraz wsparcia podmiotów finansujących. Spółka wstępnie rozważa kolejny projekt budowy, eksploatacji i nowoczesnego serwisu typu ro-ro w oparciu o cztery, pięć statków. Jest to jednak projekt w fazie wstępnej. Jeżeli będzie się spinał biznesowo, jeżeli podmioty finansowe wyrażą tym zainteresowanie, wtedy będziemy go realizować. Są jeszcze ciekawe projekty z naszego punktu widzenia, które można realizować w oparciu o zasoby, którymi dysponuje zarówno Agencja Rozwoju Przemysłu, jak i Minister Skarbu Państwa. Mam tutaj na myśli współpracę z Przedsiębiorstwem Państwowym Polskie Ratownictwo Okrętowe w zakresie obsługi rosnących potrzeb sektora wydobycia paliw kopalnych na Bałtyku, oczywiście przy utrzymaniu dotychczasowej działalności holowniczej i dźwigowej. Widzimy ileś efektów synergii. Wydaje się nam, że można stworzyć fajny projekt. Dodatkowo jeżeli udałoby się pozyskać do owego projektu jeszcze spółkę z Grupy Lotos, czyli Milianę, która zajmuje się też obsługą platform zlokalizowanych na Bałtyku, wówczas można by było odtworzyć funkcję żeglugową na Bałtyku obsługiwaną przez polskie firmy. Podmiot taki jak Polskie Ratownictwo Okrętowe czy PRO-Miliana mógłby brać to pod uwagę w kontekście eksploatacji jednostek na potrzeby urzędów morskich w Polsce. Specjalistyczne jednostki mogłyby zostać zrealizowane przez polskie stocznie. Oczywiście pewnie wymagałoby to wielu uzgodnień i zmian, tym bardziej że urzędy morskie dysponują projektami budżetów rocznych. Powoduje to, że podmioty finansujące czy banki miałyby pewną trudność z finansowaniem budowy takich jednostek. Wydaje się jednak, że zapo-

trzebowanie na tego typu podmioty jest. Rozmawialiśmy z przedstawicielem urzędem morskiego, panem Królikowskim z Gdyni. Widzi on potrzebę budowy czy też odbudowy jednostek zabezpieczających chociażby ochronę przeciwpożarową, które pełniłyby funkcje hydrograficzne i ochrony przeciwpowodziowej lodowej na akwenach ujściach rzek do morza. Oczywiście wszystkie te działania wymagają realizacji naszej pierwotnej koncepcji, czyli głębokiej restrukturyzacji naszych spółek żeglugowych. Według nas, jak też zgodnie z tym, co potwierdza prezes naszych spółek żeglugowych, pan Roman Woźniak, który jest tutaj ze mną, proces powinien zakończyć się w tym roku. Liczymy, że spółki żeglugowe będą mogły realizować część nowych projektów. Jeżeli pojawią się dodatkowe pytania, pozwolę sobie poprosić pana prezesa Woźniaka o ewentualne uzupełnienie informacji, które teraz przekazałem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę. Pan poseł Litwiński jako pierwszy. Proszę bardzo.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO) – spoza składu komisji:

Dziękuję. Panie ministrze, mam dwa krótkie pytania. Pierwsze jest mniej istotne, ale chodzi o branżę. Przynajmniej dwie spółki nie leżą w dyspozycji pana ministra, Ministerstwa Skarbu Państwa, ale Skarb Państwa w jakimś sensie w nich uczestniczy. Jedna spółka jest polsko-chińska, a druga polsko-północnokoreańska. Zwłaszcza jeżeli chodzi o spółkę polsko-północnokoreańską, biorąc pod uwagę jej osiągnięcia, że się tak wyrażę, jest pytanie, jaki jest sens utrzymywania takiego przedsięwzięcia. Czy jest to sens gospodarczy, czy jakiś quasi dyplomatyczny, czy jakiś inny, o którym wręcz nie wypada powiedzieć, związany z bezpieczeństwem państwa? Czy jest taka tradycja?

Drugie pytanie nurtuje mnie o wiele bardziej, a myślę, że nie tylko mnie. Nie chciałbym tutaj wracać do historii, którą zrelacjonował pan minister, związanej z Polską Żeglugą Bałtycką. Kiedy pan minister uważa za możliwe wyrażenie przez Ministra Skarbu Państwa konkluzji z prac, które w tej chwili są prowadzone pod nadzorem czy przy udziale Ministerstwa w zakresie realizacji opracowanego programu konsolidacji w ramach Polskiej Grupy Promowej? Czy jest to dwa tygodnie, trzy tygodnie, pięć tygodni? Chciałbym usłyszeć jakąś cezurę czasową, jeżeli nie możemy usłyszeć o zakończeniu owych prac. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pani przewodnicząca Renata Zaremba. Proszę bardzo.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, w części dotyczącej zagrożeń działalności Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska oprócz dekoniunktury, wysokich cen paliw i innych wymienionych – wszystko się zgadza – mamy informację o wejściu na rynek nowych statków budowanych na zlecenie gracy finansowych. Chciałabym poprosić o rozwinięcie owego zagadnienia. Po drugie, na kolejnej stronie w materiale mamy informację, że działania przedsiębiorstwa w trudnej sytuacji na rynku frachtowym są ukierunkowane między innymi na „dopracowanie strategii przekształceń własnościowych Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska z udziałem spółki pracowniczej przy współudziale instytucji finansowych i innych warunków funkcjonowania polskich podmiotów żeglugi morskiej na poziomie w wiodących krajach Unii Europejskiej". Proszę o rozwinięcie, na czym ma polegać dopracowanie przekształceń własnościowych.

Wśród działań na rynku frachtowym, o czym wspomniał już pan poseł Litwiński, jest też informacja o konsolidacji działań polskich przewoźników promowych. Wiemy, jak mniej więcej to wygląda. Wiemy, że obie spółki, czyli Polska Żegluga Morska oraz Polska Żegluga Bałtycka miały dostarczyć dodatkowe informacje, dokumenty. Proszę powiedzieć, na jakim etapie jest konsolidacja owych spółek. Jak to wygląda w kontekście procesu prywatyzacyjnego Polskiej Żeglugi Bałtyckiej? Na razie to tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Następnym mówcą będzie pan przewodniczący. Proszę bardzo.

Poseł Jacek Najder (niez.):

Szanowny panie ministrze, mam zapytanie odnośnie do informacji, którą przysłaliście państwo Wysokiej Komisji. W punkcie dotyczącym Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie informujecie państwo, że jest odnotowany spadek w przewozach rudy, ale też węgla i koksu. Jest pytanie, jakie są to kierunki? Czy ma to związek również z kierunkiem chińskim?

W kolejnej części informujecie państwo, że w roku 2014 były kontynuowane prace nad projektem budowy dwóch promów napędzanych gazem LNG lub gazem konwencjonalnym. Jednocześnie w dalszej części informacji, co prawda która odnosi się do Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe, informujecie państwo, że w tej chwili zastanawiacie się nad montażem scrubberów. Jak rozumiem, w tej chwili jest on odwlekany ze względu na dosyć niskie ceny niskosiarkowych paliw, które będą się jeszcze utrzymywać. Jednak w dłuższej perspektywie mogą one mieć znaczący wpływ na ekonomikę wszelkich działań. W związku z tym zastanawiam się, czy zasadne jest rozważanie napędu konwencjonalnego mając możliwość zainstalowania napędu LNG.

Mam jeszcze pytanie dotyczące obsługi offshorowej platform wiertniczych. Czy oprócz obsługi offshorowej platform wiertniczych rozważacie państwo również wejście w sektor offshore, jeżeli chodzi o offshorowe farmy wiatrowe?

Mam też pytanie odnośnie do Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe. Chodzi mi o kwestię podpisania umowy na budowę statku AHTS ONYX w cenie 11.000 tys. dolarów. Dokonano wpłaty w wysokości 25% wartości kontraktu. Pomimo tego wyniki były takie, jakie były, oczywiście w sensie pozytywnym. Wobec tego jak są rozłożone płatności na kolejne lata? Czy na płatność była zawiązana specjalna rezerwa? Czy na kolejne płatności przewidywane jest utworzenie rezerw finansowych związanych z jakimś harmonogramem? Rozumiem, że jest przewidziany jakiś harmonogram oddania jednostki. Jak są prowadzone zabezpieczenia finansowe w sensie rezerwy finansowej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Kolejne głosy. Pan poseł Zubowski. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo!

Mam cztery pytania. Ostatnie posiedzenie w tej sprawie mieliśmy bodajże we wrześniu 2014 roku. Pani przewodnicząca Zaremba pytała wówczas o sprawy związane z postępowaniem Centralnego Biura Antykorupcyjnego, które się toczyło. Nie dostaliśmy wtedy jakiejś szerszej informacji. Chciałbym prosić o dwa, trzy zdania teraz na ten temat gwoli wyjaśnienia. Jest to pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Najistotniejszy, poruszany już temat to kwestia dyrektywy siarkowej. Związany z tym problem był sygnalizowany już w roku 2012. Kiedy spotykaliśmy się we wrześniu 2014 roku, był przytaczany przykład TT Line, który uzyskał pięćdziesięcioprocentowy zwrot kosztów związanych z przystosowaniem jednostek, zamontowaniem scrubberów, zamontowaniem instalacji odsiarczających. Z informacji strony rządowej wynikało wówczas, że trwają prace, rozmowy nad tym, czy tego typu dofinansowanie będzie możliwe też w przypadku Polski. Nie dostaliśmy na ten temat żadnej informacji. Proszę o wypowiedź, czy jest taka możliwość, żeby była pomoc państwa dla polskich armatorów.

Nie było też odpowiedzi na pytanie, jak to jest, że Włosi i Grecy mogli wprowadzić ostrzejsze przepisy od roku 2020, a my się zdecydowaliśmy na rok 2015, i to w momencie kiedy nie było pewne, w jakiej technologii ma być przeprowadzane odsiarczanie. Przypomnę tylko, że roku 2012 lub 2013 zastanawialiśmy się, czy będą to scrubbery, co będziemy z tym robić po odsiarczeniu, czy nie przerzucić się może na inne paliwo. Rozumiem, że myślimy o jednostkach napędzanych gazem.

Ostatnie pytanie, na które też nie było żadnej odpowiedzi. Był poruszany problem jednostek bodajże niemieckich pływających pod polską banderą oraz spraw związanych z odprowadzaniem składek do ZUS. Nie pojawiło się tutaj żadne wyjaśnienie. Proszę, żeby dzisiaj powiedzieć na ten temat kilka słów więcej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Bardzo proszę. Kto będzie kolejnym mówcą? Jeżeli nie ma chętnych, pozwolę sobie zadać pytanie dotyczące wypowiedzi pana prezesa Zielińskiego. Bardzo dobrze oceniam kierunek, który przyjął zarząd Agencji Rozwoju Przemysłu pod nadzorem pana ministra, jeżeli chodzi o restrukturyzację spółek żeglugowych. Głęboka restrukturyzacja, koncentracja, szukanie wszelkich możliwych synergii. Ciekawi mnie, co konkretnie dzieje się w kontekście pomysłu, o którym już wiadomo od pewnego czasu. Mam tutaj na myśli współpracę kapitałową pomiędzy PRO a podmiotem zależnym od Petrobalticu, o ile dobrze pamiętam, chyba nazywa się on Miliana. Czy coś się dzieje w tej sprawie? Jak ma wyglądać ewentualne przejęcie Miliany przez PRO? Kto ma za to zapłacić? Domyślam się, że grupa Lotos chętnie sprzeda ów podmiot, ale pewnie będą się z tym wiązać spore nakłady. Ciekawy więc jestem, na jakim etapie jest owa koncepcja. Jakie planujecie państwo źródła finansowania takiej transakcji?

Proszę bardzo. Kto jeszcze chciałby zabrać głos? Jeżeli nie ma, proszę o udzielenie odpowiedzi. Ewentualnie później dopytamy.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Postaram się mówić bardzo krótko, ponieważ większość pytań była do poszczególnych prezesów czy przedstawicieli spółek i przedsiębiorstw. Pan poseł Zubowski pytał o postępowanie Centralnego Biura Antykorupcyjnego. Dotyczyło ono pracowników średniego szczebla. Informacja na stronie była taka, że zabezpieczono pewne dokumenty. Nie znam efektów owego postępowania. Jeżeli jest to istotne i ważne dla pana posła, postaram się zasięgnąć i udzielić informacji na tyle, na ile to możliwe.

Jeżeli chodzi o dyrektywę siarkową, jej konsekwencje oraz naszą aktywność, poproszę panią dyrektor, przedstawicielkę Ministra Infrastruktury i Rozwoju. Podobnie, jeżeli chodzi o nasze zaangażowanie w projekt polsko-chiński oraz projekt polsko-koreański. Podmioty te są nie tyle w nadzorze, co we współnadzorze ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Litwińskiego oraz pani przewodniczącej Zaremby na temat konsolidacji, nasza ocena jest taka, że na dzień dzisiejszy dokumenty, jakie otrzymaliśmy, czyli forma prezentacji jest mocno niedoskonała z dwóch powodów. Po pierwsze, nie pokazuje w wiarygodny sposób rentowności przedsięwzięcia, czyli docelowego modelu finansowego, który zapewniałby funkcjonowanie i rozwój nowego podmiotu jako efektu konsolidacji. Po drugie, co jest niemniej istotne z naszej perspektywy oraz co wynika z naszych doświadczeń, krótko mówiąc, koncepcja polega na tym, że Minister Skarbu Państwa wnosi PŻB do nowego podmiotu za pakiet mniejszościowy, czyli za pakiet niedający kontroli. A więc pozbywalibyśmy się jakiegokolwiek władztwa nad podmiotem. Później słusznie bylibyśmy rozliczani z owego czynu również przez Wysoką Komisję. Na takie działanie dzisiaj nie ma zgody po stronie Skarbu Państwa. Krótko mówiąc, koncepcja ta wymaga daleko idącego dopracowania. Oczywiście nie jesteśmy na nią zamknięci. Mówię jednak jeszcze raz, że doskonale są nam znane stanowiska samorządu sejmiku województwa zachodniopomorskiego. Niezależnie od koloru partyjnego, jaki reprezentują samorządowcy, wszyscy są za ideą konsolidacji, podobnie jak przedstawiciele, członkowie ze wszystkich partii politycznych zespołu parlamentarnego Zachodniego Pomorza. Oni również wspierają taką koncepcję. Chętnie zapisałbym się do grona jej zwolenników, tylko jak mówię, Minister Skarbu Państwa musi mieć dokumenty, które dadzą mu przepustkę do bycia zwolennikiem owej koncepcji. Dzisiaj nie ma tego komfortu. Dlatego myśląc o tym, że jesteśmy w stanie dopracować koncepcję przy prawdziwym, poważnym zaangażowaniu naszych partnerów, ciągle jesteśmy w procesie prywatyzacji, który nie jest ani procesem udawanym, ani nieprawdziwym. Jest procesem prawdziwym. Jest to ścieżka, z której Minister Skarbu Państwa ciągle może skorzystać.

Co do dopracowania koncepcji spółki pracowniczej, o którą pytała pani posłanka przewodnicząca Zaremba, są to informacje, które pochodzą ze strategii przedsiębiorstwa państwowego, której nie jesteśmy autorem. Dlatego poproszę przedstawiciela Polskiej Żeglugi Morskiej. Moja prośba jest taka, żeby pani dyrektor była łaskawa ustosunkować

się kwestii dyrektywy siarkowej i naszego zaangażowania się w przedsiębiorstwa polsko-chińskie i polsko-koreańskie, a przedstawiciel Polskiej Żeglugi Morskiej do strategii oraz zawartych w niej kierunków. Panią prezes Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni poproszę o odniesienie się do inicjatyw naprawczych, o które pytał pan przewodniczący Aziewicz. Gdyby były dalsze pytania, bardzo proszę. Służymy odpowiedzią. Pani dyrektor, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję serdecznie. Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Jeżeli chodzi o dyrektywę siarkową, na szczęście dla nas wszystkich paliwo jest dosyć tanie, a więc przynajmniej problem ten nie dotknął albo nie pogorszył sytuacji żeglugowej naszych przedsiębiorstw. Niemniej jednak odpowiadając na pytanie odnośnie do tego, co rząd mógłby zaoferować naszym armatorom, niestety na etapie prac nad ustawą o pracy na statkach morskich, gdzie próbujemy wprowadzić dodatkowe środki pomocowe, nie było i cały czas nie ma zgody Ministerstwa Finansów na to, żeby pozyskać jakiekolwiek środki na tenże sektor. Istnieje taka możliwość w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Na perspektywę na lata 2014-2020 są przeznaczone fundusze na wsparcie gospodarki niskoemisyjnej, ochronę środowiska, przeciwdziałanie i adaptację do zmian klimatu, transport, bezpieczeństwo energetyczne, ochronę zdrowia i kulturę. Jest tam trochę środków. Można spróbować wykorzystać je na ten cel. Są też środki z funduszu kiedyś TEN-T, teraz „Łącząc Europę". Można pozyskać pewne środki na ten cel w ramach autostrad morskich. Jednak odpowiadając wprost na pytanie, nie ma żadnego programu rządowego dedykowanego specjalnie na ten cel.

Jeżeli chodzi o nasze dwa towarzystwa żeglugowe polsko-chińskie i koreańsko-polskie, powiem szczerze, jak słusznie zauważył pan poseł, że mają one też pewien aspekt polityczny. Jeżeli państwo pozwolicie, złożymy informacje na piśmie. Dzisiaj wolałabym nie wypowiadać się szczegółowo na ten temat.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Potraktujemy to jako zobowiązanie. Proszę o przekazanie informacji poprzez Sekretariat. Bardzo proszę, kolejny mówca. Polska Żegluga Morska, bardzo proszę.

P.o. dyrektor finansowy Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska Mariusz Jachimowicz:

Dzień dobry. Witam pana przewodniczącego. Szanowni państwo, nazywam się Mariusz Jachimowicz. Pełnię obowiązki dyrektora finansowego Polskiej Żeglugi Morskiej.

Przed odpowiedziami na pytania parlamentarzystów chciałbym uzupełnić dwie informacje przekazywane przez pana ministra Baniaka. Pierwsza dotyczy wyników finansowych grupy kapitałowej. Podana przez pana ministra kwota minus 199.000 tys. zł dotyczyła końca roku 2013. Za rok 2014 jeszcze nie mamy pełnych wyników. Są one audytowane przez audytorów z Wielkiej Czwórki, KPMG. Będą znane wkrótce, niemniej już teraz możemy powiedzieć, że dzięki podjętym działaniom minusowy wynik, jakkolwiek ujemy, będzie znacznie mniejszy niż w roku 2013.

Drugie uzupełnienie dotyczy sytuacji związanej z Centralnym Biurem Antykorupcyjnym. Postępowanie jest nadal toczone. Polska Żegluga Morska, jak również kilka jej spółek zależnych uzyskały status strony poszkodowanej. W pełni współpracujemy ze służbami, sukcesywnie dostarczamy dokumenty, które są sprawdzane. O wynikach dowiemy się po zakończeniu postępowania.

Odpowiadając na pierwsze pytanie pani wiceprzewodniczącej dotyczące graczy finansowych, mogę powiedzieć, że na rynku przewozów towarów masowych, które stanowią core business Polskiej Żeglugi Morskiej, już od roku 2012 panuje dosyć głęboki kryzys. Spowodowało to, że typowa koniunkturalność, która w przewozach zwykle trwała od trzech do pięciu lat, nagle rozpłynęła się w powietrzu i zmieniła się w koniunktu-

ralność nie tylko w transporcie, ale także na rynku finansowym. Firma Oceanic szacuje, że od stycznia 2012 do stycznia 2014 roku z kwoty 225.000.000 tys. dolarów zainwestowanych w żeglugę na całym świecie 14%, czyli 32.000.000 tys. dolarów zostało wpompowane poprzez instytucje, które dotychczas się tym nie zajmowały, czyli private equity i fundusze hedgingowe. Tego typu instytucje absolutnie nie są zainteresowane transportowaniem towarów drogą morską. Po prostu grają na aktywach, licząc w tym czasie na odbicie się od dna i dzięki temu szybkie zainkasowanie odpowiednich profitów poprzez wyprzedaż jednostek. Ich oczekiwania nie spełniły się, pomimo że pod koniec roku 2013 koniunktura zaczęła naprawdę sprzyjać. Niestety był to łabędzi śpiew. Od pierwszego kwartału mamy permanentny spadek. Chciałbym zauważyć, że główny wskaźnik koniunktury na rynkach masowych Baltic Dry Index w tym roku osiągnął najniższy poziom od czasu pierwszych notowań w 1985 roku. Wtedy nazywał się Baltic Dry Index i zaczynał od poziomu 1000 punktów. W dniu 18 lutego roku indeks ten osiągnął 509 punktów. Dzisiaj notowania wynosiły 599 punktów.

Generalnie wejście innego kapitału spowodowało, że nagle na rynku zaczęło się pojawiać bardzo dużo tonażu. Od kliku lat flota masowa notuje bezprecedensowy wzrost średnio ponad 4% rocznie. W roku 2014 ogólny tonaż masowców wynosił 756.000 tys. deadweight tons w porównaniu z 724.000 tys. rok wcześniej. Jest to 4,4%. Tonaż cały czas pojawia się na rynku. Powoduje to, że pomimo tego że popyt na usługi wcale nie jest taki zły – w dalszym ciągu odnotowuje się coś tam powyżej zera – nadpodaż tonażu dołuje cały rynek. Musimy walczyć z jednostkami, one po prostu nie znikają. Jedynym korzystnym efektem takiej sytuacji jest to, że inwestycje dotyczyły głównie większych jednostek, które w teorii można szybciej „scashować" i osiągnąć większe zyski, takich jak capesize czy Very Large Crude Carriers. Nie posiadamy tego typu tonażu. Ponieważ nie ziściły się nadzieje, można ich nazwać, spekulantów, w tym roku zauważamy, po pierwsze, że nastąpił spadek zamawianych statków o ponad 80%. Mam na myśli stosunek pierwszego kwartału 2014 roku do pierwszego kwartału 2015 roku. Jeżeli chodzi o masowce, spadek jest jeszcze większy, gdyż wynosi ponad 95%. W stosunku do zamówień w pierwszym kwartale zeszłego roku, kiedy zamówiono prawie 32.000 tys. deadweight tons, w tym roku zamówiono zaledwie 1200 tys. deadweight tons.

Po drugie, zauważmy inny trend. Ci spekulatorzy, którzy liczyli na to, że w masowcach nagle się polepszy i dzięki temu będą mogli sprzedać aktywa dużo drożej, zorientowali się, że nie mogą dłużej czekać. W ciągu pierwszego kwartału zanotowano co najmniej piętnaście przypadków, że pierwotne zamówienia na statki capesize, czyli masowce o wielkości powyżej 100 tys. deadweight tons, po twardych negocjacjach ze stoczniami chińskimi, japońskimi i koreańskimi zamieniono na zamówienia na statki do przewozu ropy surowej, produktowce long range I, long range II. Jest to pewien symptom, że spekulacje na tym rynku nie opłacają się.

Jeżeli chodzi o drugie pytanie dotyczące działania Polskiej Żeglugi Morskiej w trudnej sytuacji, to trudną sytuację już nakreśliłem. Pan minister powiedział, że pozbywamy się nierentownego tonażu. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji w zakresie większego tonażu. Nie mamy jednostek typu capesize, ale posiadamy kilkanaście jednostek typu panamax, kamsarmax wielkości od 72.000 tys. do 82.000 tys. deadweight tons. Pierwszymi jednostkami, które wycofaliśmy, były właśnie panamaxy budowane na początku lat 90. w duńskiej stoczni. Osiągnęłyby teraz wiek, w którym trzeba by było przeprowadzić kolejny dry-docking, który kosztowałby około 1500 tys.-2000 tys. dolarów. W obecnej sytuacji byłoby to niemożliwe do odrobienia w krótkim czasie. Jedną z podstaw strategii kontynuowania działalności było ścinanie kosztów. Tutaj uzyskaliśmy znaczne rezultaty, jeżeli chodzi o remonty statków, do czego oczywiście przyczynił się fakt, że dysponujemy w miarę nową flotą. Dzięki sukcesywnemu wycofywaniu starszych jednostek i ukończeniu programu inwestycyjnego średni wiek floty Polskiej Żeglugi Morskiej w tej chwili wynosi około dziewięciu lat. Dzięki temu koszty remontów są naprawdę dużo, dużo mniejsze niż bywało to w latach poprzednich.

Było jeszcze trzecie pytanie dotyczące spółki pracowniczej. W roku 2005 grupa pracowników Polskiej Żeglugi Morskiej założyła spółkę o nazwie Polskie Przedsiębiorstwo Żeglugowe. Od tego czasu w zależności od sytuacji rozważamy możliwości wejścia owej spółki

jako jednego z udziałowców w przypadku dokonania prywatyzacji pracowniczej. Na daną chwilę oprócz rozważań teoretycznych nie są prowadzone żadne działania praktyczne. Wejście instytucji finansowych na obecnym zdołowanym rynku jest bardzo ciężkie do osiągnięcia. Jeżeli chodzi o pozostałe decyzje, będziemy czekać na właściciela. Dziękuję. Mam nadzieję, że odpowiedziałem na wszystkie pytania pani wiceprzewodniczącej.

Później była druga seria pytań. Pierwsze dotyczyło zmiany struktury przewozów towarów na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej. Rzeczywiście w stosunku do roku 2013 przewieźliśmy około 3% mniej wolumenu towarów. Było to 17.900 tys. ton w stosunku do 18.300 tys. ton w roku 2013. Niemniej było to niemalże równoważne, ponieważ wycofaliśmy z eksploatacji tonaż o wielkości 300 tys. deadweight tons. Rzeczywiście przewozimy dużo mniej węgla i rudy żelaza niż bywało to w latach poprzednich. Są tego dwie główne przyczyny. Poprzednio węgiel w dużej mierze był pochodzenia rosyjskiego. Teraz na rynkach światowych handluje się tym węglem mniej. Druga przyczyna, dla nas istotniejsza, jest taka, że mamy nowsze statki, dzięki czemu możemy je wykorzystywać do przewożenia lepszych i płacowo, i jakościowo towarów, zwłaszcza zboża. Przewozy różnego rodzaju produktów zbożowych znacznie wzrosły w roku 2014.

Drugie pytanie dotyczyło inwestycji w dwa promy LNG. W zeszłym roku prowadziliśmy intensywne negocjacje z grupą podmiotów polskich także Skarbu Państwa, po pierwsze, z Funduszem MARS, z którym rozmawialiśmy, żeby wszedł jako udziałowiec kapitałowy do przyszłej spółki joint venture. Razem z Funduszem negocjowaliśmy z polskimi stoczniami budowę dwóch jednostek. Była mowa o stoczniach, w których Fundusz MARS jest właścicielem lub współwłaścicielem, czyli o stoczniach Nauta i Crist. Oprócz tego ewentualne finansowanie projektu opierałoby się także o polskie instytucje. W tym zakresie negocjacje były toczone z polskimi bankami, Bankiem Gospodarstwa Krajowego oraz PKO BP. Rozmowy były dosyć intensywne, ale w ostatnim kwartale zeszłego roku ze względu na pewne zamieszanie... Między innymi Fundusz MARS zmieniał swoją przynależność i przechodził spod Agencji Rozwoju Przemysłu pod egidę PGZ. Drugą przyczyną było ogłoszenie prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, której ostateczny rezultat mógł zdecydowanie zmienić układ sił na naszym promowym obszarze działania. Plus sytuacja na naszym rynku frachtowym. Generalnie nie wiodło się dobrze. To wszystko spowodowało, że wspólnie z Funduszem MARS podjęliśmy decyzję o tymczasowym wstrzymaniu rozmów na temat produkcji promów i odłożeniu tego na inne czasy. Mam nadzieję, że odpowiedziałem na wszystkie pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Polskie Ratownictwo Okrętowe, bardzo proszę.

Pełnomocnik do spraw prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe Alicja Hnatkowska:

Panie przewodniczący, panie ministrze!

Polskie Ratownictwo Okrętowe prowadzi rozmowy ze spółkami podlegającymi Agencji Rozwoju Przemysłu, jednak są to rozmowy bardzo wstępne z uwagi na wszczęty proces prywatyzacyjny Polskiego Ratownictwa Okrętowego oraz właściwość decyzyjną. Obecnie rozmowy są w bardzo wstępnej fazie. Główną ideą powstania większego podmiotu miało być utworzenie podmiotu, który działałby na rynku offshorowym również na Bałtyku. Polskie Ratownictwo Okrętowe pracowało już dla Lotos Petrobaltic. Między innymi stąd pojawiła się kwestia spółki Miliana. Lotos Petrobaltic operuje dosyć przestarzałą flotą. Stąd między innymi możliwości Polskiego Ratownictwa Okrętowego, które mogłoby nawiązać współpracę pracując na rynku offshorowym na Bałtyku. Rozmowy są bardzo wstępne. Myślę, że na ten temat powinien wypowiedzieć się również pan prezes Woźniak. Może doda coś do tego. Niemniej jednak myślę, że stwierdzenie, iż Polskie Ratownictwo Okrętowe zamierza kupić spółkę Miliana, jest daleko przesadzone. Takich rozmów, takich informacji nigdy nie było. Jest tutaj lekkie przekłamanie. Oczywiście dalej jesteśmy zainteresowani powstaniem dużego podmiotu, który mógłby działać na rynku polskim i na Bałtyku. Jest to odpowiedź na pierwsze pytanie.

Drugie pytanie dotyczyło zakupu przez Polskie Ratownictwo Okrętowe nowej jednostki. Jest to bardzo specjalistyczna jednostka do prac na rynku offshorowym. Wymaga

tego rynek. Polskie Ratownictwo Okrętowe posiada w swoim zasobie dosyć przestarzały holownik, który już od dwóch lat zamierzamy sprzedać. Myślę, że w roku 2016 trzeba będzie tego dokonać. Trzeba odnawiać flotę, żeby działać na rynkach offshorowych. Niestety czasy się zmieniają. Nowa jednostka będzie najnowocześniejszą jednostką z typu AHTS, jaka będzie w Polsce. Będzie posiadać DP, tzw. pozycjonowanie dynamiczne, które w tej chwili jest wymagane na rynkach międzynarodowych przy obsłudze offshorowej. Stąd zapadła decyzja o zakupie nowej jednostki, o odnowieniu floty, albowiem trzeba iść do przodu, a nie cofać się. Niemniej jeżeli chodzi o szczegóły dotyczące spłat kredytów i finansów w tym zakresie, może oddam głos dyrektorowi finansowemu.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor finansowy Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe Tomasz Sagan:

Dzień dobry. Tomasz Sagan, dyrektor finansowy Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

Jeżeli chodzi o zakup holownika ONYX, jest to kontynuacja programu wymiany floty, który rozpoczął się pod koniec poprzedniej dekady. Wtedy wymieniliśmy trzy holowniki na nowe jednostki zbudowane w stoczniach chińskich. W roku 2010 program został zawieszony w związku z trwającym w tym czasie procesem prywatyzacji. Potem nastąpił kryzys ogólnoświatowy, który również nie pozwalał nam na kontynuowanie programu. W roku 2014, w roku 2015 sytuacja przedsiębiorstwa ustabilizowała się na tyle, że można było powrócić do programu. Powstał biznesplan, który był również konsultowany z Ministerstwem Skarbu Państwa oraz z bankami inwestycyjnymi. Głównymi założeniami biznesplanu było finansowanie budowy nowej jednostki częściowo ze środków własnych. Chodzi tu właśnie o 25%, o których wcześniej wspomniano. 75% będzie pochodziło z kredytu inwestycyjnego, na który Polskie Ratownictwo Okrętowe czy grupa Polskie Ratownictwo Okrętowe uzyskała już promesę. 75% zostanie uruchomione dopiero w momencie, kiedy statek będzie oddawany przez stocznię do eksploatacji. Następnie kredyt będzie spłacany przez pięć lat ze środków wypracowanych przez jednostkę. W związku z tym przedsiębiorstwo nie tworzy ani wcześniej nie tworzyło żadnych rezerw na spłatę kredytu. Poprzednie inwestycje, które były finansowane dokładnie w ten sam sposób, zostały zrealizowane. Kredyty bankowe są obsługiwane bez problemu. Jednostki znajdują zatrudnienie. W związku z tym przewidujemy, jak już tutaj wspomniała pani prezes, że bardzo nowoczesna jednostka, którą będziemy wprowadzali do eksploatacji w tym roku, również powinna znaleźć zatrudnienie na rynkach międzynarodowych, na których do tej pory operuje Polskie Ratownictwo Okrętowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan prezes Woźniak. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A., prezes zarządu Pol-Euro Linii Żeglugowych S.A Roman Woźniak:

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie!

Jeżeli chodzi o Polskie Ratownictwo Okrętowe i Milianę, rzeczywiście w ramach grupy Agencji Rozwoju Przemysłu mamy w moim przekonaniu ważny i znaczący projekt stworzenia większego skonsolidowanego podmiotu, który wpisywałby się w funkcje bezpieczeństwa energetycznego Polski. Jednocześnie przy działaniach, które do tej pory prowadzą oba podmioty, zarówno Miliana, która prowadzi obsługę platform wydobycia ropy naftowej i gazu na Bałtyku w ramach Lotos, Lotos Petrobaltic oraz program usług holowniczych i dźwigowych na morzu... Tak jak poinformowali już państwo z Polskiego Ratownictwa Okrętowego, jest rzeczywista, praktyczna współpraca, ponieważ obie firmy współpracują ze sobą w zakresie potrzeb holowniczych. Odpowiadając na pytanie pana wiceprzewodniczącego o rynek offshorowy, a przede wszystkich budowę i eksploatację morskich farm wiatrowych, właśnie taki podmiot wpisywałby się aktywnie w ich budowę i dalszą eksploatację. Jest to naszym zamysłem, że oprócz funkcji, które do tej pory prowadzą firmy, powstałby świetny podmiot, który rzeczywiście wpisywałby się w nowe zadania. To krótki komentarz, jeżeli chodzi o Polskie Ratownictwo Okrętowe i Milianę.

Lotos i Lotos Petrobaltic cały czas deklarują wolę sprzedaży Miliany. Z różnych względów uległo to zahamowaniu, ale myślę, że w najbliższym czasie znowu będziemy na ten temat rozmawiać. Sprawa prawdopodobnie będzie aktualna. Jest to jeden obszar, który chciałem omówić.

Drugi chciałbym poruszyć może nie jako prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych, ale jako wiceprezes Związku Armatorów Polskich. Nas jako związek, a pośrednio jako Polskie Linie Oceaniczne, bardzo interesuje wspólny projekt promowy pomiędzy Polską Żeglugą Bałtycką a Polską Żeglugą Morską, a bardziej szczegółowo pomiędzy spółką celową PŻM Unity Line, ponieważ wpisuje się on w jeden z podstawowych priorytetów Unii Europejskiej, a mianowicie w budowę korytarzy środkowoeuropejskich prowadzących przez Polskę na południe Europy do Włoch, do Chorwacji. Pan prezes Zieliński mówił o jednym z nowych projektów Polskich Linii Oceanicznych budowy znaczącego serwisu ro-ro. Serwis ro-ro ma się właśnie wpisywać w działania na Morzu Śródziemnym, działania, które dotychczas prowadzimy starszymi wiekiem statkami. Mając bardzo mocne serwisy na Bałtyku i jednocześnie mocny korytarz środkowoeuropejski, który prowadzi przez Polskę, Słowację, Czechy, Austrię i Włochy czy Chorwację, jak najbardziej cele te mogłyby być osiągnięte. Wiemy, że oprócz korytarza, który prowadzi przez Polskę – są jakby jego dwie odnogi, jedna przez Gdynię, druga przez Szczecin i Świnoujście, które łączą się na południu Polski – jest drugi korytarz stworzony przez Niemcy koło Berlina. Będzie stanowił czy nawet już stanowi on konkurencję dla polskiego korytarza. Stąd tak duże nasze zainteresowanie właśnie tym projektem, który jeżeli chodzi o Polskie Linie Oceaniczne, powstaje na Morzu Śródziemnym. Dzięki temu powstałby bardzo kompleksowy projekt obsługi korytarza, na którym skorzystałoby również wiele polskich firm spedycyjnych także lądowych, nie tylko morskich. Jest to drugi temat, jaki chciałem państwu przedstawić.

Trzeci bardziej ogólny wiąże się z naszymi działaniami na Morzu Śródziemnym. Pośrednio wpisuje się w projekt obsługi ładunków na Morzu Śródziemnym, w nasze dotychczasowe działania i serwis pomiędzy Włochami i Libią, które przynoszą nam znaczące korzyści również ze względu na to, że Libia dzisiaj prezentuje bardzo duże możliwości importowe. Pomimo trudności politycznych, wojennych na terytorium Libii, kraj ten prezentuje coraz większy potencjał i zapotrzebowanie konstrukcyjne. A to przekłada się na import realizowany przede wszystkim drogą morską.

Jak część z państwa pewnie słyszała, jeden z naszych statków w ostatnich dniach uratował dziewięćdziesięciu trzech uchodźców na Morzu Śródziemnym. Był to statek „Żerań”. Poprzednio inny nasz statek „Chodzież” w lecie zeszłego roku uratował dziewięćdziesiąt siedem osób. Wiemy o masowym exodusie ludności z Afryki, z Bliskiego Wschodu, która stara się dostać do Europy. W poprzednim roku według szacunkowych danych było to pomiędzy 250 tys. a 300 tys. ludzi. Właśnie skończył się okres złych pogód na Morzu Śródziemnym, który zwykle trwa od listopada do marca. Spodziewamy się – i rzeczywiście tak się dzieje – wznowienia masowego exodusu.

Oczywiście jesteśmy dumni z postawy naszych załóg, zarówno ze sprawności ich działania na morzu, podjęcia ludzi, ratowania, przygotowania statku, jak i z postawy moralno-etycznej, że polski marynarz, polska załoga stara się pomóc na morzu. Jednak co tu dużo mówić, jest też element ekonomiczny ratowania ludzi na morzu, ponieważ zasadniczo zmieniło się to w stosunku do poprzednich stuleci, gdzie jeden statek ratował drugi statek. Nie było kłopotu ze zdaniem ludzi w porcie po drodze. Nikt, kto tak naprawdę realizował zadania żeglugi handlowej, nie był narażony na znaczące koszty, ponieważ w następnym porcie zdawał załogę. Załoga ta bez żadnych przeszkód była przyjmowana w owym porcie. Dzisiaj są to uchodźcy, którzy ryzykują życiem. Statek nie może zawrócić ich do Libii. Zwykle dzieje się to na terenie Libii, na wodach przybrzeżnych Libii, gdzie kontrola jest dzisiaj bardzo słaba, a wręcz w ogóle jej nie ma. Stąd tak łatwo przeniknąć. W związku z tym zdarzyło się nam już dwa razy, że statek z ładunkiem musiał zawinąć czterdzieści mil przed portem wyładunkowym w Libii i popłynąć dwa, trzy dni do Włoch, co naraża nas na znaczące koszty. Chodzi zarówno o paliwo, wodę, żywność, ale również przygotowanie logistyczne statku. W zasadzie wszystko, co jest na statku, a co służyło uchodźcom, potem jest do wymiany. Nie możemy tego

zachować chociażby ze względów sanitarnych. Jest to dla nas bardzo znaczący problem, tym bardziej że w tej chwili dwa nasze statki operowane są w rozkładzie tygodniowym. Co tydzień są w rejonie Lampedusy, Tunezji, wód Libii. Oczywiście jest to dla nas bardzo atrakcyjny biznes, natomiast z drugiej strony ponosimy koszty. Nie ponoszą ich tylko polscy armatorzy, nie tylko my je ponosimy, ale również inni armatorzy europejscy, którzy są tam zaangażowani. Tak naprawdę nie mamy z tego tytułu żadnego zwrotu. Jest to więc temat dla państwa posłanek i posłów, a może również europosłów, żeby na niwie Unii Europejskiej spróbować podnieść ów problem. Wydaje mi się, że absolutnie wpisuje się on w prawidłową pomoc publiczną, której można udzielić przedsiębiorstwom europejskim, w tym polskim. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Jest potrzeba drugiej tury. Bardzo proszę, pani przewodnicząca.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Panie prezesie, w takim razie dopytam, czy składaliście państwo jakąś informację do Ministerstwa Skarbu Państwa na temat, o którym w tej chwili mówił pan prezes. Jednak jest to problem i ogromne koszty, które, jak rozumiem, w tej sytuacji mogą dla przedsiębiorstwa narastać.

Drugie pytanie. Panie ministrze, chciałabym dopytać. Ponieważ jesteśmy w procesie prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, czy jest jakiś termin odnośnie do przygotowania dokumentów, żebyśmy mogli pójść krok dalej, nie wiem, utworzyć oddzielny podmiot. Na jakiej zasadzie miałoby odbyć się połączenie Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej? Czy jest jakiś deadline dla przedsiębiorstwa Polska Żegluga Morska i spółki Polska Żegluga Bałtycka, żeby przygotowały odpowiednie dokumenty? Rozumiem, że przy trwającym procesie prywatyzacji musimy mieć jakoś rozpisany termin na nuty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Czy są kolejne pytania? Odpowiedzi będą za chwilę. Pan Dubiński. Bardzo proszę o pytanie.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Dzień dobry. Jacek Dubiński, starszy mechanik. Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

Chciałbym dorzucić trzy tematy, które warunkują cały biznes, jak również Polską Grupę Promową. Mianowicie po pierwsze, jest to to, o czym już rozmawialiśmy w ramach zespołu rewitalizacyjnego Pomorza Zachodniego. Trasa ze Świnoujścia wpisuje się w to, co mówił pan Woźniak o korytarzach intermodalnych. Pan minister Baniak na ostatnim posiedzeniu zespołu powiedział, że stukilometrowy odcinek trasy S3 pomiędzy Świnoujściem a Szczecinem, który dosłownie korkuje i uniemożliwia rozwinięcie biznesu, a w następstwie rozwinięcie Polskiej Grupy Promowej, dlatego że od tego to zależy, będzie robiony. Chciałbym uzyskać potwierdzenie.

Drugą sprawę jako strona społeczna chcieliśmy wrzucić na posiedzenie zespołu rewitalizacyjnego. Dotyczy to budowanego terminala. Posłowie wspominali o alternatywnych paliwach LNG. Budujemy terminal gazowy. Chciałbym zwrócić państwa uwagę, że będzie to duży terminal, ale nie jest on rozbudowywany jako terminal, który byłby stacją bunkrową. To, co rozbudowali u siebie Litwini, którzy mają swój stateczek, który zapewnia im częściową niezależność gazową, to jedno. Chodzi natomiast o zrobienie, rozbudowanie terminala gazowego, który mamy, do stacji bunkrowej, która zaopatrywałaby statki w paliwo LNG. Stacji bunkrowych na Bałtyku jeszcze nie ma. Szwedzi przygotowują się do tego za dwa lata. My już praktycznie kończymy rozbudowę terminala. Zaopatrywalibyśmy wtedy statki w paliwa we wszystkich rejonach Bałtyku, czyli na redzie Kopenhagi, łącznie z redą Goteborg. Jest to druga sprawa.

I trzecia sprawa dotycząca biznesu promowego. Chciałbym zwrócić uwagę, żeby panowie posłowie zadbali o to, żeby własność terminali promowych pozostała w rękach polskich, gdyż ewentualne przekazanie owych terminali na różnej drodze – różne bywają

drogi biznesu – stronie zagranicznej spowoduje, że warunki cumowania, warunki rejsów będzie dyktował kto inny. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są kolejne pytania, głosy w dyskusji, podsumowania? Kończąc może odniosę się jeszcze do kwestii związanych z Polskimi Liniami Oceanicznymi. Jak rozumiem, cały problem, zrealizowanie koncepcji, o której wspomniał pan prezes Zieliński, chyba przekracza możliwości przedsiębiorstwa jako takiego. Stąd bardziej pytanie do właściciela, do Agencji Rozwoju Przemysłu i Polskich Linii Oceanicznych. Jest to pytanie o możliwość zbudowania jakiegoś układu kapitałowego. Rozumiem, że chyba jest potrzebny kolejny podmiot, który ewentualnie wziąłby na siebie, nie wiem, kupno Miliany od Lotosu. Tak przynajmniej to rozumiem. Jeżeli źle rozumiem, proszę mnie poprawić. Ewentualnie pewnie miałoby to prowadzić do koncentracji, jeżeli chodzi o podmioty żeglugowe, pewnie pod skrzydłami Agencji Rozwoju Przemysłu. Tak mi się wydaje, ale proszę państwa o udzielenie informacji i wyprowadzenie mnie z błędu, jeżeli źle myślę, albo o wsparcie, jeżeli dobrze myślę. Proszę bardzo. Pan prezes Zieliński.

Wiceprezes ARP S.A. Marcin Zieliński:

Tak. Może szybko odpowiem. Ponieważ projekt wziął się też z informacji, które były dostępne na rynku, że Lotos Petrobaltic przygotowuje się do sprzedaży swojej spółki Miliana, ruch jest po stronie Lotosu. Natomiast co do Polskiego Ratownictwa Okrętowego, Agencja Rozwoju Przemysłu oczywiście mogłaby przyjąć aktywną rolę pod warunkiem, że Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Ratownictwo Okrętowe znalazłoby się w strukturach Agencji Rozwoju Przemysłu. Jesteśmy w fazie rozmów z Ministerstwem w kontekście przekazania, podniesienia kapitału Agencji Rozwoju Przemysłu o ileś podmiotów. Jednym z nich jest Polskie Ratownictwo Okrętowe. Dokąd nie staniemy się właścicielem owego aktywa, nie możemy tworzyć docelowej struktury.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Ok., ale zabiegając o to, rozważacie różne warianty. Chyba jest to istota. Pan prezes Woźniak, bardzo proszę.

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A., prezes zarządu Pol-Euro Linii Żeglugowych S.A Roman Woźniak:

Pozwolę sobie odpowiedzieć pani wiceprzewodniczącej. Sprawa jest bardzo świeża, sprzed trzech dni. Na przyszły tydzień umówiliśmy się na rozmowę na ten temat w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan minister. Bardzo proszę o podsumowanie.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Bardzo krótko na temat deadlinu czy oczekiwanego okresu. Umowa była taka, że materiał dostaniemy niezwłocznie. Materiał dostaliśmy, tylko że miał być przygotowany szybko i dobrze, a był przygotowany kiepsko i późno. Obydwa podmioty, zwłaszcza Polska Żegluga Morska musi mieć po swojej stronie jakąkolwiek determinację. Jak mówię, można zapisywać się do chóru, ale nie da się czegoś robić na siłę. Musi być pełna determinacja. Jest to trudny projekt. To nie jest łatwy projekt. Mogę kreślić, rysować różne warianty, natomiast po pierwsze, musi się on spinać biznesowo, musi to być przedsięwzięcie, które na koniec dnia daje jakąś efektywność. Po drugie, dzisiaj Minister Skarbu Państwa ma bardzo umiarkowany wpływ, żeby nie powiedzieć, że w ogóle nie ma wpływu na Polską Żeglugę Morską. Nie chce w takiej samej roli występować wobec Polskiej Żeglugi Bałtyckiej wrzuconej do Polskiej Żeglugi Morskiej. Nie boję się o tym mówić, ponieważ wydaje się, że nie taka powinna być formuła owego przedsięwzięcia. Powtarzam jeszcze raz, że warunkiem jest model biznesowy. Jeżeli polegałoby to na wniesieniu przez Ministra Skarbu Państwa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej do wspomnianego podmiotu, to warunkiem musiałoby być też zapewnienie kontroli po stronie Ministra Skarbu Państwa nad owym projektem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
Jeszcze pani przewodnicząca. Proszę bardzo.

Poseł Renata Zaremba (PO):
Jeszcze dopytam. W takim razie poproszę Polską Żeglugę Morską oraz pana prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej o odpowiedź, kiedy będzie gotowy finalny model przedstawiony Ministerstwu Skarbu Państwa.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
Proszę bardzo o odpowiedź na pytanie pani przewodniczącej.

P.o. dyrektor finansowy Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska Mariusz Jachimowicz:
Mariusz Jachimowicz. Polska Żegluga Morska.

Dostaliśmy zapytanie z wyznaczonym deadlinem na przygotowanie materiału. Deadline był bardzo krótki. Materiał przygotowaliśmy w przeciągu dwóch tygodni. Zdążyliśmy na czas. Przesłaliśmy go do Ministerstwa. Od tego momentu nie mamy żadnego odzewu, który mówiłby, czy materiał jest dobry czy zły. Niemniej podkreślam, że przygotowaliśmy go na czas wspólnymi siłami z Polską Żeglugą Bałtycką. Od tego czasu nie mamy żadnego odzewu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
To wszystko? Wszystkie sprawy zostały wyjaśnione. W takim razie dziękuję pięknie wszystkim uczestnikom dyskusji.

Zamykam posiedzenie Komisji. Protokół będzie wyłożony w Sekretariacie.